

Om fregatters beklagelige sorti da og nå

Knut Samset

KNM Helge Ingstad

Eventyreren Helge Ingstad (1899 – 2001) var på nytt i media da fregatten med hans navn havarerte utenfor Bergen den 8. november. I følge oppslag i media er det lite sannsynlig at skipet kommer i operativ stand igjen. Hvis ikke, vil en femtedel av en total investering i fem fregatter i Nansen-klassen gå tapt, tilsvarende fire milliarder, pluss våpensystemer og annet som også utgjør store beløp.

Fregattsaken

Men fregattsaken er større enn som så. Allerede samme dag som ulykken skjedde var NRK ute med en artikkel med tittelen «*Dette er fregattskandalene*». Skandalene handler om at fregattene ble levert med store forsinkelser, at vi fikk bare fem skip og ikke seks som var avtalen, at man ikke har hatt tilstrekkelige driftsmidler, noe som blant annet har ført til «kannibalisering» av fregatten Roald Amundsen for å skaffe reservedeler, at det mangler mannskaper, og er et betydelig vedlikeholds-etterslep. Videre at helikopterleveransen ikke vil være på plass før i 2021, ti år forsinket, og enda verre - at fregattene var utdatert teknologisk allerede da den første ble levert i 2006. Artikkelen bygget blant annet på Riksrevisjonens rapport fra februar 2017, som konkluderte med at «*Sjøforsvaret har et fregattvåpen med lavere operativ evne enn forutsatt av Stortinget*».

Conceptprogrammet drøftet fregattprosjektet i 2009, i en rapport med tittelen «*Sykehus, fregatter og skipstunnel. Logisk minimalisme, rasjonalitet – og de avgjørende valg*». Poenget var å illustrere hvordan store svakheter ved prosjektideer kan avsløres ved å studere prosjektets underliggende logikk på et tidlig tidspunkt. Der ble det påpekt at den underliggende logikken i fregattsaken først og fremst var stivhengighet. Med andre ord at man ville bytte ut Oslo-klassen av fregatter som ble bygget på 1960-tallet med nye skip. En alternativ tilnærming ville vært å ta et skritt tilbake, og stille spørsmålet om hvordan Forsvaret bør styrkes dersom fregattflåten ikke lenger er i drift. Fordi det er trusselbildet som bør avgjøre hvilke forsvarsanskaffelser vi har behov for. Og i dette tilfellet var trusselbildet i stor endring i forhold til situasjonen på 1960-tallet. I tillegg har det skjedd store endringer i moderne våpenteknologi som kaster om på måten krigføring skjer i våre dager.



København står i brann under engelskmennenes bombardement. Etter maleri av C.W. Eckersberg

Problemene med anskaffelsen og hva fregattene skulle brukes til var omtalt i media. Det ble hevdet at de er for saktegående til å jakte ubåter, for få og saktegående til effektiv overvåking av landets store havområder, at de kommer i konkurranse med Kystvakten når det gjelder suverenitetshevdelse og tilstedeværelse, og er svært sårbare som våpenplattform i forhold til angrep med missiler, fly, ubåter og mindre, raske fartøyer. Det siste så man i Adenbukten, der en av fregattene var satt inn for å bekjempe pirater som opererte med hurtigere småbåter som fregattene ikke kunne innhente.

Dette bringer tankene tilbake til en annen fregattanskaffelse, som vi beskrev i en Concept-publikasjon i 2012 med tittelen «*Lenge før og langt senere*». Den handlet om konseptvalget i historiske prosjekter sett i lys av hva man vet i ettertid. Skipets navn i dette tilfellet var *Kong Sverre*.

Den politiske bakgrunnen

Napoleonskrigene fra 1800 til 1815 gjaldt en konflikt mellom Frankrike på den ene siden - og Storbritannia, Østerrike, Preussen og Russland på den andre. I 1807 ble Danmark uforvarende et offer i konflikten. Den britiske regjeringen ville forhindre at den dansk-norske flåten ble erobret av Napoleon og brukt mot Storbritannia. Britene sendte derfor en stor flåtestyrke som ankom København den 22. desember. Lamslåtte københavnere ble bombardert med kanoner og raketter i fire dager.

Resultatet ble at danskene kapitulerte og hele flåten som lå til kai ble avstått og seilt til Storbritannia. Det var et enormt tap for Danmark/Norge, og omfattet 16 linjeskip, 10 fregatter, fem korvetter, åtte brigger, flere mindre skip og 92 transportskip. I årene som fulgte var Danmark/Norge i krig med England. Britene etablerte en blokada av norskysten og vi hadde lite å stille opp mot de store krigsskipene som opprettholdt blokaden. I mangel på krigsskip på norsk side måtte en konsentrere seg om kystforsvar av de nære farvann for å hindre engelske skip å nå inn til norske havner. I 1814 hadde Norge en flåte som bare besto av syv brigger, åtte kanonskonnerter og om lag 100 mindre fartøy.

Etter Eidsvoldforsamlingen og unionen med Sverige fra 4. november 1814 ble det tatt flere initiativ for å gjenreise den norske krigsflåten. Men ambisjonsnivået sto ikke i forhold til økonomien i et fattig land, og lite skjedde. Den norske handelsflåten økte imidlertid raskt etter fredsslutningen i Wien i 1815. Behovet for et sjøforsvar var derfor stort. Det var allikevel først i 1828 at landet fikk sin første fregatt. Den ble levert av marinens nye hovedverft i Horten og døpt «Freia» etter fruktbarhets- og krigsgudinnen i norrøn mytologi.

Teknologisk utvikling

Flåtekommisjonen av 1818 hadde foreslått en opprustning til 20 linjeskip, 16 fregatter, 32 brigger og 46 kanon- og bombesjalupper. Freia var det eneste av disse skipene som ble bygget. I 1833 fikk man en ny marinekommisjon som reduserte ambisjonsnivået til fire fregatter, fire korvetter, to brigger og 20 skonnerter. I tillegg skulle den eksisterende skjærgårdseskadriljen danne tyngden i sjøforsvaret, bestående av 120 kanonsjalupper, 50 kanonjoller og åtte mindre dampskip.

I løpet av disse årene hadde det skjedd betydelige teknologiske gjennombrudd som fikk konsekvenser for planleggingen i sjøforsvaret. Tidligere var seilføringen og antall kanoner avgjørende i utrustningen av marinefartøyer. Nå hadde en fått dampmaskinen og den såkalte bombekanonen. Dampmaskinen var en utfordrer til seilskipene, og bombekanonene gjorde det mulig å sette store treskip i brann fra forholdsvis små båter. Frem mot 1851, som var perioden da Marinekommissjonens plan skulle realiseres, hadde man en flåte som var langt mindre enn planlagt. Bare to fregatter var bygget. I tråd med den teknologiske utviklingen hadde en nå satset på mindre skip. Granater som eksploderte der de traff kunne gjøre stor skade på overlegne flåtestyrker, og gjorde at de store treskipene var svært sårbare. Mindre båter betød dessuten mindre mannskap og dermed mer penger til materiell.

Fra midten av 1800-tallet var det klart at seilskipenes tid var forbi. Borgerkrigen i USA hadde demonstrert for verden at pansrede skip var overlegne treskipene.

Kong Sverre

Allikevel satset den norske forsvarsmakten fortsatt på å bygge seilskip av tre. Dette fremstår som paradoksalt, og kan trolig forklares med en marineledelse som ikke hadde fulgt med i timen, og som var mer opptatt av problemene med den nye teknologien, enn fordelene den representerte. En argumenterte med at kull er

dyrt, mens vindkraft er gratis. Dessuten ville dampskipene være hjelpeløse dersom maskinen gikk i stykker, noe som selvsagt kunne hende.

Eller kanskje var det mindreverdighetsfølelse og markeringsbehov som gjorde at lille Norge på denne tiden allikevel gikk i gang med å bygge verdens største fregatt "Kong Sverre", som på forhånd ble omtalt som "Europas Skræk".

Kong Sverre ble konstruert av marinens skipsbyggingsinspektør Håkon Adelsten Sommerfeldt. Den var på 3500 tonn og skroget var hele 110 meter langt, det vil si omtrent tre ganger så stort som det største handelsskip som noensinne ble bygget av tre i Norge. Byggingen ble påbegynt i 1858 under ledelse av Hans Bakkeskau på Slagentangen. Skroget var av italiensk eik med dimensjoner opptil 50 centimeter. Men både bygging og ferdigstilling tok tid, og skipet sto ferdig først tre år etter sjøsettingen.

Fregatten var utstyrt med moderne og svært kraftig skyts og hadde en besetning på 600 mann. Den hadde 44 kanoner i to rekker langs skipssiden. Bare ankerrossen hadde en diameter på hele 18 centimeter og var 200 meter lang. Det måtte 120 mann til for å bære den fra jernbanestasjonen til skipsverftet da den ankom fra reperbanen, og marinegastene beveget seg som en gigantisk sjøorm med marinemusikken i spissen gjennom gatene ned til skipet. Mastene på *Kong Sverre* var 66



Sjøslog i 1808 mellom fregatten HMS Tartar og norske kanonbåter nær Bergen (Wikipedia)

meter høye, det vil si høyere enn tårnene på Oslo Rådhus i dag. I tillegg til seilføringen var den utstyrt med dampmaskin og kunne komme opp i en hastighet på 11,5 knop. Byggesummen var på hele 570.500 spesidaler, eller vel to millioner kroner i datidens penger. Det betyr at skipet i realiteten var langt dyrere enn en av dagens norske fregatter, målt mot landets økonomiske evne.

Norges nye stolthet ble satt i drift med pomp og prakt den 11. april 1864 med kommandør C.H. Valeur som sjef om bord. Men bare fire måneder senere, etter sitt første tokt, ble den tatt ut av tjeneste. En hadde da innsett det uunngåelige: At fregatten var altfor dyr å holde i drift, og at den ville ha liten betydning som krigsskip.

De neste 30 årene ble Kong Sverre liggende i opplag på indre havn i Horten. I 1894 ble maskinen og bestykningen demontert og skipet avrigget. Det ble bygget et tak over det øverste dekket og båten ble deretter nedgradert og tatt i bruk som ekserser- og losjiskip. Etter to tiår ble den liggende tom og forlatt på havnen. Det ble gjort et forsøk på å samle inn penger for å bevare skipet for ettertiden. Dette var mislykket, og det en gang så stolte skipet ble slept fra Horten til Stavanger og hugget opp. Bare noen få deler av skipet har en tatt vare på. Noen av dekksplankene er brukt som gulv i Rederiforbundets lokaler i Oslo og Marinemuseet i Horten, og Sverresalen på Sola Strandhotell er bygget opp med treverk fra fregatten.

Etterpåklokskap

I ettertid er det lett å se at prosjektet var akterutseilt allerede da det var på planleggingsstadiet. Men var dette like opplagt på den tiden? Det vi vet er at allerede før Kong Sverre ble sjøsatt hadde stormaktene begynt å bygge krigsskip av jern drevet med dampdrevne propeller. Det var også klart at fastmonterte kanoner langs skutesiden bare var effektive i nærkamp, og at disse nå ble erstattet med bevegelige kanontårn og kanoner med lengre rekkevidde. Kanonkulene av jern ble erstattet med sylinderformede prosjektiler som eksploderte etter nedslaget og forårsaket mye større skader. Det var heller ikke noen nyhet at de store skipene var trege og tungt manøvrerbare, samtidig som de utgjorde store mål ved beskytning.

Bepansring av krigsskip hadde man begynt med allerede i Krimkrigen 1853-56, og senere i den amerikanske borgerkrigen der de to pansrede krigsskipene "USS Monitor" og "CSS Virginia" møttes i det berømte slaget ved Hampton Roads i 1862. Slaget endte uavgjort jernbeslåtte skrogene. Dette var banebrytende erfaringer, og det er grunn til å tro at nyhetene om pansring av treskip var kjent i marinekretser i alle fall før byggingen av Kong Sverre ble

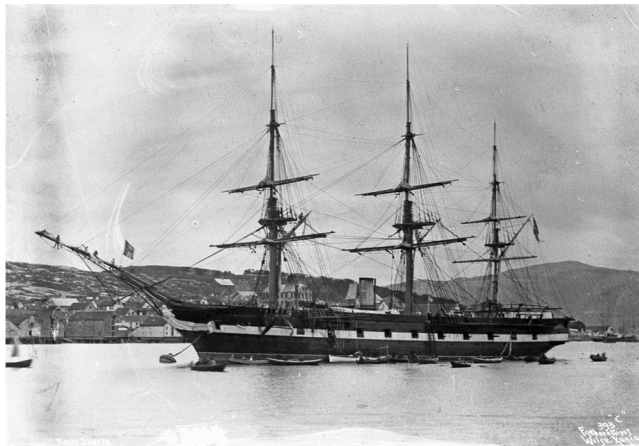
påbegynt. Norges stolthet nummer én var derfor dømt til å bli en av norgeshistoriens største hvite elefanter før den var påbegynt.

Nansen-klassen

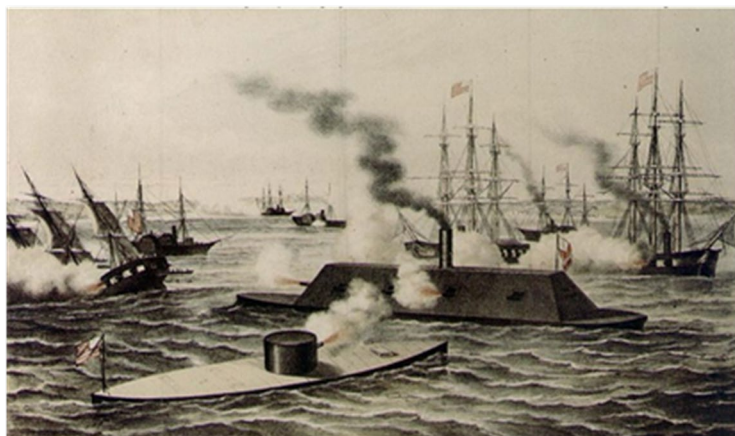
Parallellen til dagens fregatter, den såkalte Nansen-klassen, som ble bygget i perioden 2003-2010, er nokså opplagt. Disse ble bestilt for å erstatte de fem fregattene i Oslo-klassen. Ved slutten av konseptfasen i 1997 ønsket man å anskaffe seks fregatter hvorav to skulle være opplæringskip ved kai, to være i reserve og bare to skulle være operative i den Nordatlantiske flåten. Skipene ble levert med en gjennomsnittspris på cirka fire milliarder kroner.

Ved dåpen av den første fregatten, Fridtjof Nansen, ga forsvarsminister Kristin Krohn Devold klart uttrykk for at fregattene var en feilinvestering. I intervju med pressen sa hun blant annet at hun var glad for at beslutningen om anskaffelsen ikke var fattet i hennes periode som statsråd. Denne vurderingen bygget trolig på to forhold: For det første at det våpentekniske kappløpet gjorde at fregattvåpenet var foreldet, og for det andre at det politiske scenariet var endret.

Når det gjelder det våpentekniske rammes de nye fregattene av samme tankegang som Kong Sverre 150 år tidligere. Teknologien var aktuell under den andre verdenskrig for å beskytte



Dampfregatten KNM Kong Sverre for anker. Båten hadde dampmaskin på 1800 Hk i tillegg til seilføringen og kunne gjøre 11,5 knop uten seil (Oslo Museum)



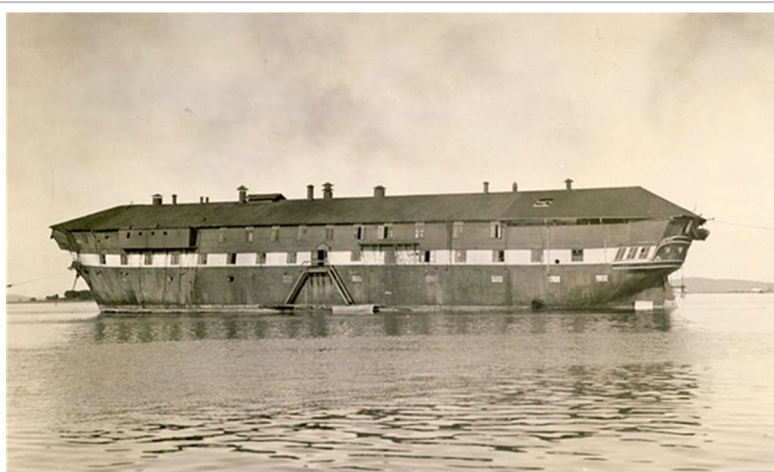
Fra sjøslaget mellom de pansrede krigsskipene CSS Virginia og USS Merrimack

konvoier med materiell til havs. Men i dag er skipene for saktegående til å jage ubåter og sårbare for angrep fra hurtiggående mindre fartøyer, ubåter, fly og missiler.

Det politiske scenariet var også vesentlig endret, fra den kalde krigens dager da det lille NATO-landet Norge fryktet sin store nabo Sovjetunionen. I 1985 kom Mikhail Gorbatsjov til makten som generalsekretær for kommunistpartiet og utløste en kjedereaksjon av politiske endringer. Allerede i oktober 1986 kom toppmøtet mellom Gorbatsjov og Reagan på Island og i desember 1987 ble det inngått en nedrustningsavtale som satte stopper for våpenkappløpet. I 1989 trakk Sovjetunionen seg ut av Afghanistan og Berlinmuren falt. Warszawapakten ble oppløst 1. juli 1991 og Sovjetunionen opphørte å eksistere 26. desember samme år. Dette betyr at den kalde krigen hadde vært avblåst allerede lenge før fregattprosjektet ble vedtatt.

Stiavhengighet

Situasjonen i dag er at Forsvaret sitter med fem fregatter hvorav to er ment å være operative mens de resterende tre er opplæringskip eller i reserve. Marinen har ikke oppgaver til skipene, og ett ble satt inn i piratjakt i Adenbukta. Omkostningene er så høye at båtene vil bli liggende ved land mesteparten av tiden de neste årene, og det vil trolig være vanskelig å opprettholde tilstrekkelig besetning på skipene med det kompetansenivået som er nødvendig. Og nå er en av fregattene havarert. Det dreier seg antakelig om et totalhavari, for med hele skipet under vann vil trolig alt som har med strøm, elektronikk, data, våpensystemer, hjelpemotorer og motorer være ødelagt. Alt må skrotes og man sitter igjen med skrog som sannsynligvis er mer eller mindre deformert. (Hegnar, 2018)



Kong Sverre etter at den var tatt ut av tjeneste, nedrigget, og brukt som ekserser- og losjiskip.

Den gode nyheten er at ingen av besetningen omkom. Og ett skip mindre er kanskje en fordel mer enn en ulempe, gitt dagens situasjon, ettersom det betyr lavere driftsomkostninger og tilgang til reservedeler som ikke lenger er i produksjon. Men det blir svært dyre reservedeler.

Kong Sverre ble liggende ved kai i 50 år før den ble hugget, fordi en i 1932 ikke greide å samle inn 30.000 kroner for å bevare skipet for ettertiden. Det ble da solgt til Stavanger Skibs-Ophugnings Co. i Stavanger for 20.000 kroner. Historien i begge tilfellene, med 150 års mellomrom, handler om beslutninger basert på stiavhengighet. Det vil si at man gjør det man gjorde sist, uten at en i tilstrekkelig grad reflekterer fremover for å se hvordan verden har forandret seg, og om andre løsninger er mer hensiktsmessige. At problemet formuleres som fraværet av én bestemt løsning er ikke godt nok i en foranderlig verden. Man må analysere hva som er problemet før man leter etter løsninger.

Problemet i 1850 var ikke at man ikke hadde en stor fregatt. Det var det heller ikke i år 2000. Problemet var at forsvarsevnen var svekket, i det ene tilfellet på grunn av Englands kapring av våre krigsskip, i det andre tilfellet fordi en klasse fregatter skulle tas ut av tjeneste. Den militærteknologiske situasjonen tilsa i begge tilfeller at det var andre våpensystemer en hadde bruk for. Konsekvensene av en slik feilvurdering er små i fredstid og kan regnes i penger. Men i krigstid vil konsekvensene av å gjøre feil valg være mye større og kanskje måtte regnes i politiske størrelser og menneskeliv.



Den fjerde fregatten i Nansen-klassen, KNM «Helge Ingstad»

Kilder

1. Samset K, Strand A og Hendricks V F, 2009, *Sykehus, fregatter og skipstunnel: Logisk minimalisme, rasjonalitet – og de avgjørende valg*, Concept rapport nr. 21, NTNU
2. Store Norske Leksikon
3. Norsk Teknisk Museum
4. Sem og Slagen, 2001, *En bygdebok. 2. bind: Kulturhistorie - første del*. Tønsberg: Høgskolen i Vestfold
5. Samset, K, 2012, *Lenge før og langt senere. Et tilbakeblikk på konseptvalget i historiske prosjekter*, Ex ante akademisk forlag
6. Hegnar T, *Sunk Cost*, Hegnar.no. 18.11.2018